

Från bilstad till en stad för människor

– Ett gestaltungsförslag av kvarteret Åran, Hjo, med
utgångspunkt i människans behov



Alice Aaro

Kandidatarbete 15 hp
Landskapsarkitekturprogrammet - Uppsala
Institutionen för stad och land
Uppsala 2020

Titel: Från bilstad till en stad för människor – Ett gestaltungsförslag
av kvarteret Åran, Hjo, med utgångspunkt i människans behov
Engelsk titel: Making a city built for cars fit for people – Redesigning
city block Åran, Hjo, based on common human needs

© Alice Aaro

Handledare: Sylvia Dovlén, SLU, Institutionen för stad och land

Examinator: Vera Vicenzotti, SLU, Institutionen för stad och land
SLU, Sveriges lantbruksuniversitet, fakulteten för naturresurser och
jordbruksvetenskap

Institutionen för stad och land, avdelningen för landskapsarkitektur

Omfattning: 15 hp

Nivå: Grundnivå G2E

Kurs: EX0861, Självständigt arbete i landskapsarkitektur

Kursansvarig institution: Institutionen för stad och land

Program: Landskapsarkitektprogrammet - Uppsala

Nyckelord: Hjo, mänsklig skala, stadsbyggnadshistoria, bilsamhälle

Omslagsbild: Perspektivskiss över gestaltungsförslag av kvarteret
Åran i Hjo, av Alice Aaro

Alla bilder i arbetet används med erforderliga tillstånd.

Publiceringsår: 2020

Publiceringsort: Uppsala

Elektronisk publicering: <https://stud.epsilon.slu.se/>

Sammandrag

Stadsplanering har historiskt sett utgått ifrån människans skala, rörelsemönster och gånghastighet. Den markanta ökningen av antal bilar per invånare i Sverige under andra hälften av 1900-talet resulterade i att planeringen fick ett annat fokus. Stadskärnor i landet omdanades för att ge plats åt bredare gator för bilarna och fler parkeringsplatser, samtidigt som stora delar av städernas centrala bebyggelse byttes ut till modern arkitektur.

Genom inläsning av stadsbyggnadshistoria och stadsplaneringsteorier samt en platsanalys har ett gestaltungsförslag för kvarteret Åran, Hjo, och dess omgivning tagits fram. Förslaget syftar till en plats för människan vilket ges av en flexibel offentlig mötesplats, omslutande vegetation och minskad biltrafik i området. Gatorna omkring kvarteret blir till ett gångfartsområde och ny markbeläggning minskar skillnaden mellan trottoar och körfält för att reducera biltrafikens plats i det offentliga rummet. Till följd av att Hjo i gestaltungsförslaget öppnas upp mot sjön Vättern erbjuds stadens invånare och besökare en miljö med luft, ljus och vatten - människans tre viktigaste behov.

Abstract

Urban planning has historically been based on the human scale, movement patterns and walking speed. The significant increase in the number of cars per inhabitant in Sweden during the second half of the 20th century resulted in a changed focus in urban planning. City centers across the country were redeveloped to accommodate wider streets for cars and more parking spaces. At the same time large parts of the cities' central buildings were replaced with modern architecture.

Through a study of urban planning history and theories as well as a site analysis, a design proposal for the city block Åran, Hjo, and its surroundings is produced. The proposal suggests a place for people, which is provided by a public place with a lot of possibilities, enclosing vegetation and reduced car traffic in the area. The streets around the block become a "walking pace area" where the vehicles drive under the terms of the pedestrians'. New pavement reduces the differences between the sidewalks and roadways to reduce the cars' space in the public. As a result of the opening of Hjo towards the lake Vättern in the design proposal, the city's residents and visitors receive an environment with light, air and water - the three most important needs of the humankind.

Innehållsförteckning

1. Introduktion	5
1.1 Syfte	5
1.2 Frågeställning.....	6
1.3 Avgränsningar	6
1.4 Begreppsförklaring.....	6
2. Bakgrund och historik.....	7
2.1 Bilsamhället.....	7
2.2 Mänsklig skala	8
2.3 Svenska kommuners åtgärder.....	9
3. Metod	10
4. Platsbeskrivning	10
4.1 Hjo.....	11
4.2 Förändringar under andra halvan av 1900-talet	12
4.3 Kvarter Åran.....	13
5. Gestaltungsförslag.....	15
5.1 Analys	15
5.2 Program	16
5.2 "Hjo - Trästad vid Vättern".....	17
5.2.1 Vägdragnig	17
5.2.2 Markmaterial	18
5.2.3 Vegetation.....	19
5.2.4 Kulturella och sociala aspekter	19
6. Diskussion	20
6.1 Resultatdiskussion	20
6.2 Metoddiskussion	21
6.3 Vidare utredning.....	21
6.4 Slutsats	22
7. Referenslista	23

1. Introduktion

Landskapsarkitektur definieras enligt Nationalencyklopedin som en “disciplin och verksamhet med syfte att förändra och anpassa landskapet för människans behov” (Andersson u.å.). Yrkesgruppen behandlar stads-, kultur- och naturmiljöer, och människans interaktion med dessa (ibid.). Inom stadsbyggnadskonsten är landskapsarkitektens roll att anpassa utemiljöerna till både ekologin och människans behov. En person som tillämpat detta synsätt i sitt arbete är den indiska arkitekten Bijoy Jain som i sina projekt utgår från att människan har tre behov: luft, ljus och vatten (Belogolovsky 2016). Den danske professorn i stadsplanering Jan Gehl (2010) belyser även vikten att planera städer utifrån livet, utrymmen och sist byggnader.

I kontrast till vikten av funktionella stadsmiljöer för människor och natur innebar stadsplaneringen under 1900-talet bland annat högre hus i och med nya byggmetoder (Linn & Palmqvist 2020), bredare gator med plats för biltrafiken (Wahlgren 1992) och rivningar av många svenska stadskärnor (*SVT Dokumentär* 2004). Stadsplaneringen började utgå från bilen, istället för den gående människan, och förlorade med det sitt ursprung i människans skala och rörelsemönster (Rafiemanzelat et al. 2017).

Längs Vätterns strand i Västergötland ligger staden Hjo med en bebyggelse som sedan medeltiden till stor del bestått av trähus i en småskalig stadsplan (Hjo kommun 2010). Under andra hälften av 1900-talet skedde en del förändringar med nya, moderna hus och rivningar för att ge plats åt bilparkeringar (Karls kartservice u.å.). I stadens centrum byggdes på 1960-talet ett Domusvaruhus (Acanthus 2018) som tillsammans med en trafikerad väg skiljer av stadens äldre bebyggelse från Vättern, en historiskt sett viktig kontakt (Hjo hembygdsförening 2020a). Efter en lång tid som stadens Konsumbutik står nu majoriteten av fastigheten tom och staden diskuterar vad som borde göras med platsen (Acanthus 2018). Kanske är det i detta skede passande att återgå till en mer mänsklig skala och inspireras av stadens karaktäristiska medeltida struktur, för skapa gemensamma offentliga rum?

1.1 Syfte

Syftet med uppsatsen är att belysa bilens konsekvenser för stadsplanering under andra hälften av 1900-talet. Genom ett gestaltungsförslag föreslås åtgärder på en central plats i staden Hjo som kan bidra till en mer mänsklig skala och att platsen planeras utifrån den gående människan. Gestaltningen ska främja en stadsmiljö som fyller människans behov av luft, ljus och vatten, samt ge identitet och skapa gemenskap.

1.2 Frågeställning

Hur kan kvarteret Åran samt dess omgivning i staden Hjo, som under Sveriges övergång till ett bilsamhälle förändrades, gestaltas utifrån den gående människans villkor och samtidigt erhålla nya upplevelsevärden?

1.3 Avgränsningar

Gestaltningssdelen är avgränsad till en offentlig plats i den svenska staden Hjo. Området som är gestaltat centreras kring kvarteret Åran där ett före detta Domusvaruhus ligger samt omgivande park, hamnområde och vägar. Uppsatsens gestaltning är avgränsad till att fokusera på stadsplanering och nya vägdragningar. Arbetet kan ligga till grund för fortsatta studier inom ämnet och en mer omfattande gestaltning av platsen.

Uppsatsens teoretiska bakgrund avgränsas till Sveriges stadsbyggnadshistoria och bilens påverkan på svenska städer. Teorin fokuserar på tiden efter Andra världskrigets slut år 1945 fram till 1970-talets slut. Denna tidsintervall präglades av en markant ökning av antal bilar per invånare i Sverige samt biltrafikens konsekvenser på samhället (Johansson 1987, ss. 501). En del politiska och sociologiska faktorer kommer även tas upp i syfte att förklara vissa företeelser inom stadsplanering, även om biltrafiken är det centrala.

1.4 Begreppsförklaring

Bilsamhälle - En fullständig anpassning efter bilen (Lundin 2008). Samhällsplaneringen prioriterar bland annat motorvägar, trafikleder, parkeringsplatser och parkeringshus (ibid.). Begreppet används i uppsatsen för att beskriva en aktiv förändring i stadsplanering med syfte att underlätta för biltrafiken.

Gångfartsområde - Område där bilar inte får färdas snabbare än i gångfart och har väjningsplikt mot gående (Transportstyrelsen 2019).

Kurort - Anläggning i anslutning till badplats eller hälsokälla som används till sjuk- och hälsovård (Nationalencyklopedin u.å.). Ofta använt till rehabilitering mot led-, andning- och kärlsjukdomar (ibid.).

Medeltida stadsstruktur - Medeltidens städer byggdes upp av samlingsplatser, såsom torg där bygdens handel pågick (Åström 1993, ss. 12). De större städerna bestod av smala flervåningshus medan de mindre hade en mer rural bebyggelse med rymliga gårdar (ibid.) Används i uppsatsen som kontrast till det rutnätsmönster som senare stadsbebyggelse fick.

Mänsklig skala - En stadsmiljö som utgår från människans storlek och rörelsemönster med detaljrik arkitektur, platser för möten samt intima rum (Gehl 2010, s. 43-44, 55).

Trästad - "En stad med välbevarad träbebyggelse i stadskärnan" (Tre trästäder u.å.a). Staden Hjo, som innefattar området för uppsatsens gestaltningsförslag, är en av Sveriges tre trästäder (ibid.).

2. Bakgrund och historik

Avsnittet nedan tar upp den bakgrund som legat till grund för gestaltungsförslaget som presenteras i uppsatsens resultatdel. Första delen av bakgrunden tar upp viktiga händelser i svensk stadsbyggnadshistoria, vilken konsekvens bilen fick på stadsplanering och andra samhällsfaktorer som påverkat planeringen. Den andra delen behandlar begreppet *mänsklig skala* och slutligen redogörs åtgärder som kommuner i Sverige har använt sig av för att minska biltrafiken i centrala stadsdelar.

2.1 Billsamhället

Städer har genom historien planerats på olika sätt beroende på vilka tankar och normer som dominerat inom stadsplanering, exempelvis ett gott försvar, symmetri eller att undvika stadsbränder (Linn & Palmquist 2020). De tekniska framstegen som samhället bevittnade under 1900-talet ledde till stora förändringar inom stadsbyggnad (ibid.). Nya tekniska lösningarna resulterade i nya byggmetoder och med moderna färdmedel var avstånd inte längre ett lika stort problem (ibid.).

En stor anledning till de omfattande förändringarna i samhället och stadsplaneringen i efterkrigstidens Sverige var den kraftiga befolkningsökningen i och med flyktingar från Andra världskriget (Johansson 1987). Andra världskriget gav även Amerika ett större inflytande i världen på grund av deras "seger" i kriget samt att de efter kriget bistod med ekonomiskt stöd till drabbade länder i Europa (Lundin 2008). Amerika blev därmed en symbol för det moderna samhället (ibid.).

Bilismen sågs inom den svenska arbetarrörelsen som en lyxprodukt för överklassen men övergick sedan till att bli en symbol för demokratiseringen (Lundin 2008). Vänsterpartierna blev liksom högerpartierna positivt inställda till bilen och tillslut fanns det ingen politisk kontrovers kring frågor som rörde biltrafiken (ibid.). De flesta förändringarna i stads- och trafikplanering röstades igenom av samtliga politiska partier (ibid.). Klas Thorén, ingenjör på Stockholms saneringsavdelning på 1960-talet, menar även att 1950-talet var det decennium då arbetarklassen fick råd att köpa bil vilket gjorde det svårt för vänsterpartierna att vara emot bilismen (Hedtjärn 2012).

Per Lundin (2008) menar att det ökande antalet trafikolyckor samt regler kring parkering i städerna ledde till att nya och gamla städer fick anpassas efter biltrafiken. Med 1950-talets extrema framtidsprognoser för antal bilar per invånare sågs det omöjligt med någon annan lösning än att övergå till ett billsamhälle, eftersom fler bilar i städerna bara skulle leda till fler och värre olyckor (ibid.). Kell Åström (1993) skriver också att trafikolyckorna, och speciellt de som inkluderade barn, resulterade i två separata vägsystem: ett för fordonstrafik samt ett för gående och cyklister. Detta för att barnen säkert skulle kunna ta sig mellan bostad, skola, lekplats och centrum utan att interagera med bilarna (Åström 1993). Av samma anledning blev många nybyggda bostadsområden helt bilfria (ibid.).

Samtidigt som bilens intåg i Sverige blev även de hygieniska kraven högre vilket ledde till de omfattande saneringarna som skedde i de flesta städerna i landet (Åström 1993). Av de 27 städerna som 1965 hade fler än 30 000 invånare var det endast Lund och i viss mån Trollhättan som slapp denna omvandling av

stadskärnan (Lundin 2008). Den kändaste stadssaneringen i Sverige är den i Stockholm känd som omdaningarna i Nedre Norrmalm, Klarakvarteren (*SVT Dokumentär* 2004). Men även mindre städer som Norrköping, Ronneby och Skövde förlorade stora delar av sina stadskärnor (ibid.). När städerna ändå var "tvungna" att byggas om från grunden på grund av hygieniska skäl var det lätt att anpassa den nya planen efter biltrafiken och nya moderna inslag i stadsplaneringen.

Bilsamhället resulterade i ökad yta för biltrafiken och i Stockholm breddades Klarabergsgatans från 9 meter till 45 meter (Wahlgren 1992). Mycket av bebyggelsen norr om Gustav Adolfs torg revs även för att bredda Regeringsgatan samt Jakobsgränd till 18 meter (*Aktuellt* 1963).

Civilingenjören Stig Nordqvist, som under andra halvan av 1900-talet satt i ett flertal statliga planeringsnämnder, menade att de europeiska stadskärnorna var tvungna att antingen:

"...slås sönder, bli museer eller ombildas till en gångstadsenhet av typen shoppingcentrum" (Lundin 2008, s. 19).

Enligt Nordqvist sågs det alltså inte som en möjlighet att bevara och leva i den gamla bebyggelsen.

En annan starkt påverkande faktor för stadsomvandlingarna var alla varuhus som under 1960-talet byggdes i så gott som alla Sveriges städer (*SVT Dokumentär* 2004). Varuhusen skulle såklart ligga centralt beläget, gärna vid stadens största torg, där fram tills nu stadens äldsta bebyggelse hade legat (ibid.). Varuhusen tillsammans med de trafikleder som ledde de bilburna människorna till handeln förändrade många stadskärnor (ibid.). Att städernas centrum fylldes med dagsöppna affärer och avbefolkades resterande del av dygnet gjorde det stundtals till en farlig plats (Purcell 2000).

Vad bilen egentligen har betytt för samhällets invånare har diskuterats och David Purcell (2000) beskriver bilen som "...isolating, destructive, eroding, possessive individualistic, and antidemocratic". Mimi Sheller och John Urry (2000) skriver även om den ojämlikhet som bilen lett till trots sin status som en del av det demokratiska samhället. Ojämlikheten visar sig dels mellan könen men även mellan de med och de utan bil (ibid.). Kvinnor, som genom historien i mindre utsträckning färdats med bil, och de utan bil får ta en mindre del utav det offentliga rummet (ibid.).

2.2 Mänsklig skala

Innan bilen uppfanns var det huvudsakliga färdssättet inom mindre städer att gå (Rafiemanzelat et al. 2017). Städerna byggdes därför efter människans behov samt rörelsemönster vilket kopplade ihop den byggda miljön med livet i och mellan husen (ibid.). Att städerna byggdes utifrån människan ledde även till att platser och byggnader anpassades till en hastighet på 5 km/h (Gehl 2010, ss. 43-44). Med ett långsamt färdssätt är det möjligt att uppfatta detaljer i arkitekturen, därför är miljöer anpassade efter människan detaljrika och intressanta att vistas i (ibid.).

Jan Gehl (2010) tar i sin bok *Cities for people* upp övergången från att planera städer utifrån platser till att utgå från byggnaderna (ss. 193-201). Gehl belyser att planering borde utgå från livet, sedan utrymmen och sist byggnader, en ordning som styrt stadsplanering fram till för omkring 70 år sedan (ibid.). Till exempel byggdes medeltida städer upp kring torg och handelsplatser (Åström 1993, ss. 12).

Arkitekten Bijoy Jain arbetar utifrån människans tre behov; luft, ljus och vatten (Belogolovsky 2016). Jain anser att genom att utgå från dessa tre element skapas en god levnadsmiljö för människan - en sorts mänsklig skala (ibid.).

2.3 Svenska kommuners åtgärder

Många svenska kommuner har på senare år tagit fram underlag och riktlinjer för att kunna minska biltrafiken i de centrala stadsdelarna. De vanligaste anledningar till detta är önskad förbättrad luftkvalité, mindre buller och för att undvika stora gators barriäreffekt samt för att kunna skapa en bättre vistelsemiljö för boende och besökare (Tekniska förvaltningen & Stadsbyggnadskontoret 2005; Stadsbyggnadsförvaltningen 2015).

Större andel resor med så kallade gröna färdmedel, såsom gång och cykel, leder till minskat utsläpp av växthusgaser (Rafiemanzelat et al. 2017). Att färre väljer bilen som färdmedel resulterar även till att mindre andel ytor i städerna behöver användas till körbanor och parkeringar (Nieuwenhuijsen & Khreis 2016). Dessa ytor kan då istället bli grönytor med höga ekologiska, sociala och hälsomässiga värden (ibid.).

För att minska behovet av och fördelarna med att välja bilen som färdmedel krävs det satsningar på gång-, cykel- och kollektivtrafiken (Hrelja 2018). Genom att inte ge biltrafiken samma prioritet och utrymme i det offentliga gaturummet förlorar färdmedlet en del av dess förmåner, och väljs förhoppningsvis mer sällan (ibid.). Stockholmsförfattaren Per Anders Fogelström sa i ett specialavsnitt av *Aktuellt* (1963) med fokus på saneringen av Stockholm city:

“Man tar vad man får. Har man möjlighet att parkera vid Klara kyrka så gör man det, men om man måste parkera i Farsta gör man det och tar tunnelbanan in.”.

Fogelström menar att människan väljer det enklaste alternativet men är anpassningsbar. Om det är möjligt att köra bilen ända fram dit man ska så gör man det, annars hittar man ett annat alternativ.

Få svenska kommuner väljer att minska biltrafiken genom att försvåra framkomligheten för bilarna, utan fokuserar istället på andra färdmedel som gång, cykel och kollektivtrafik för att förstärka deras fördelar gentemot bilen (Hansson et al. 2018; Hrelja 2018). Trots detta är några av de åtgärder som svenska kommuner vidtar för att minska biltrafiken att sänka hastighetsgränserna, höja parkeringspriset och ta bort parkeringsplater (Hansson et al. 2018). Utöver detta placeras även farthinder ut samt nya gånggator och gångfartsområden (ibid.).

Uppsalas Stadsbyggnadsförvaltning (2015) innerstadsstrategi beskriver kommunens åtgärder för att anpassa stadens kärna mer till gående och cyklister. Innerstadsstrategin definierar stadsliv som “möten mellan människor i offentliga rum” och menar att en stad i mänsklig skala utgår från människans sätt att befolka den (ibid.). Vidare skriver Stadsbyggnadsförvaltningen att staden vill satsa på att minska genomfartstrafiken i centrum, skapa flexibla torg för många olika människor och att generera “finmaskiga gatunät” anpassade för gående.

Lund kommuns Tekniska förvaltning och Stadsbyggnadskontor (2005) presenterar en lista på åtgärder inom översiktsplanering, detaljplanering, trafikutformning och så kallade “mjuka åtgärder”. Exempel på åtgärder i denna lista är att lokalisera bostäder med cykelavstånd från knutpunkter och att förtäta befintliga bostadsområden (Tekniska förvaltningen & Stadsbyggnadskontoret

2005, ss. 40-42). Vidare föreslås gång- och cykelvägnät med valfrihet och gena vägar till målpunkter, förbättrad kollektivtrafik, välfungerande cykelparkeringar och åtgärder som underlättar för bilpool inom fastigheter (ibid.).

3. Metod

Frågeställningen besvarades med ett gestaltungsförslag vilket grundade sig på stadsbyggnadshistoria och teorier inom stadsplanering. Gestaltningen baserades på litteraturen men även egna observationer under besök på platsen. Eftersom gestaltungsarbetet är en iterativ process, och alltså går i cykler, pågick arbetet med gestaltungsförslaget parallellt med den skriftliga texten. Detta för att kunna leda arbetet vidare och motivera besluten som togs.

Den valda metoden för gestaltningen kallas *Research by design* och byggs upp av tre delar: pre-design, design och post-design eller undersökning, gestaltning och presentation (Roggema 2016). De nya kunskaper som undersökningen gav låg till grund för och ledde designförslaget framåt, vilket förhoppningsvis generellt kan leda till bättre design av byggnader och platser (ibid.). Undersökningen i processens första del bestod i denna uppsats dels av litteratur men även observationer på plats för att bilda en uppfattning av vad som behövdes just där. Uppsatsens resultat, gestaltningen, presenteras med en plan och illustrationer av förslaget.

En del av gestaltungsprocessens förundersökning bestod av ett platsbesök i februari 2020. Det besöket kunde även kompletteras med återkommande observationer över flera års tid tack vare personlig anknytning till staden. Dessa observationer, samt analysplanen de resulterade i, bidrog till kunskap om platsen samt låg till grund för de programpunkter som styrte gestaltungsförslaget. Programmet presenterar det som förslaget syftade till att lösa eller förändra på platsen.

Arkitektur och stadsplanering ska ofta lösa problem som saknar definitiva slutgiltiga lösningar, och kommer därför alltid kunna utvecklas med hjälp av nya upptäckter och kunskaper (Roggema 2016). Uppsatsen frågeställning besvarades med ett gestaltungsförslag som kan ligga till grund för vidare utredning.

4. Platsbeskrivning

I avsnittet som följer beskrivs dels staden Hjo, dess stadsbyggnadshistoria samt det valda området för gestaltungsförslaget. Tillsammans med tidigare bakgrundskapitel utgör det här avsnittet det första steget i metoden *Research by design*; undersökningen, som ligger till grund för gestaltningen.

4.1 Hjo

Längs sjön Vätterns västra strand ligger staden Hjo med sina dryga 9000 invånare (Statistiska centralbyrån 2019). Hjo kommun tar upp en markyta på 587,4 km² och har en 38 km lång strandlinje (Hjo kommun 2010). Staden nämns för första gången år 1413 (Acanthus 2018) och ligger på denna plats på grund av tre anledningar: topografin, ån som går genom staden samt Vättern (Hjo hembygdsförening 2020a). Att färdas sjövägen var länge det snabbaste sättet att resa och eftersom höjdryggen Hökensås, som går parallellt med Vätterns strand, sänker sig där Hjo ligger var det enkelt att fortsätta färden vidare på land här (ibid.). Hjo stad fyllde alltså en förbindande funktion för transport över sjön och dess hamn har alltid varit en central del av staden.

Under 1800-talet blev Vättern och stadens hamn en ännu viktigare resurs för Hjo i och med öppnandet av Göta Kanal (Hjo hembygdsförening 2020a). Hamnen utvidgades med nya bryggor och staden lät bygga ångbåten S/S Trafik för att lättare kunna transportera människor samt frakta varor på Vättern (Hjo kommun 2017a). Hamnens verksamhet möjliggjorde stadens järnvägsstation och järnvägen, som gick ner till hamnen, invigdes 1873 (Hjo Stenstorps järnväg u.å.). Ångbåten S/S Trafik är nu ett K-märkt arbetslivsmuseum som ligger i Hjo hamn och utför resor på Vättern under sommartid (Västsverige u.å.).

Hjo är en av Sveriges tre trästäder och stadens äldre bebyggelse består dels av medeltida stadskvarter med en- till trevåningshus i trä runt stadens torg, se figur 2, samt större friliggande trävillor (Tre trästäder u.å.b). Hjos träbebyggelse har kunnat bevaras så pass bra eftersom staden inte har fått utstå någon omfattande stadsbrand (Hjo kommun 2017a). 1990 belönades Hjo stad med kulturarvspriset Europa Nostras hedersmedalj för en väl bevarad och samlad trästad med bibehållen särprägel (Hjo kommun 2017b).



Figur 1 & 2. Till vänster syns spår av kurortsanläggningen med de karaktäristiska badhytterna och stora trävillor i stadsparken. Till höger stadens äldre kvarter med trähus i medeltida stadsplan. Foto: Alice Aaro 2020-02-28.

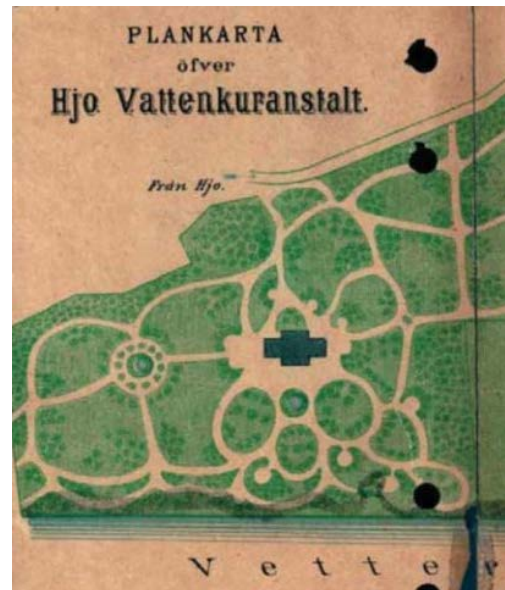
Hjo Vattenkuranstalt, som bildades 1876, köpte upp en stor del av marken längs sjön för att förse sina gäster med badstränder och promenadstråk (Sporre & Wærn 2009). Denna mark täcks idag av Hjo stadspark på 9 ha och en längd på 650 meter (ibid.). Parken planerades på 1880-talet av den tyska trädgårdsarkitekten Johan Joseph Sternemann (Hjo hembygdsförening 2020b). Gångstigarna och planteringarna är i huvudsak ordnade enligt den tyska parkstilen med organiska, men symmetriska, former som kan ses i figur 3 (Sporre & Wærn 2009). Kurortsanläggningen fokuserade på rehabilitering och bad men erbjöd även sina gäster fester och baler i parkens stora trävillor, se figur 1 (Hjo hembygdsförening 2020b).

År 1899 marknadsförs staden som kurort så här:

“Dess läge är särdeles sundt och friskt, dels till följd af dess höjd öfver havet - omkring 400 fot - dels till följd af den omedelbara närheten till Vetterns stora vattenyta, hvarigenom luften hålles lagom fuktig och klimatet tempereras”
(Hjo hembygdsförening 2020b)

Med brandsäkerheten som avsikt lät man på 1800-talet göra en ny stadsplan som grundade sig i ett rutnätsmönster (Red. Hjo. Byggnadsnämnden 1987). De nya delarna av staden byggdes efter denna plan, men eftersom stadens äldre bebyggelse aldrig brann ner helt och därför inte behövdes byggas upp från grunden fick dessa kvarter behålla deras medeltida struktur (ibid.).

Hjo är idag en stad som på sommarhalvåret är full av liv och evenemang (egen observation). Bland annat anordnas dragspelsstämor, en slöjd- och hantverksmässa, musikfestivaler i hamnen och utomhusbio på torget (ibid.). Stora delar av stadsbebyggelsen, stadsparken och hamnen täcks idag av riksintresset Hjo (Acanthus 2018).



Figur 3. Beskuren plan över kurortens parkanläggning av J.J. Sternemann, 1882. Planen visar den tyska parkstilen med organiska och symmetriskt ordnade former. (Sporre & Wærn 2009, s. 26)

4.2 Förändringar under andra halvan av 1900-talet

Sedan staden grundades har den snabbaste och enklaste färdvägen till Hjo varit på Vättern, men i och med en ökad biltrafik blev infrastrukturen på land viktigare (Hjo hembygdsförening 2020a). En del byggnader revs i stadens centrum för att ge plats åt bilparkeringar (Karls Kartservice u.å.). Bostadsbristen som fanns i hela Sverige under mitten av 1900-talet resulterade i Hjo till många nya bostadshus och att många verksamheter flyttades ut till ett industriområde i stadens utkant (Red. Hjo. Byggnadsnämnden 1987).

Hjo fick, som så många andra städer i Sverige, sitt eget Domusvaruhus som invigdes 1964 och ritades av Valdemar Hagström på Kooperativa föreningens arkitekt- och ingenjörbyrå i Stockholm (Acanthus 2018). Huset består av ett plan och har länge varit plats för stadens Konsumbutik och Systembolaget. Nu har Konsum stängt och majoriteten av byggnaden står tom med vissa temporära verksamheter (egen observation).

Anders Wahlberg berättar i *SVT Dokumentär - När Domus kom till stan* (2004) att arkitekterna på Kooperativa föreningen åkte på studieresa till USA och därefter fick de flesta varuhusen i Sverige endast ett våningsplan. Detta influerade hela arkitektbranschen och märks även i Hjo där alla nybyggnationer i stadskärnan består av en eller två våningar, däribland Hotell Bellevue, Domusvaruhuset samt stadens Icabutik (Skövde Allmänna Konstförening 2020; Karls Kartservice u.å.). På platserna där Domus och Ica uppfördes stod det innan äldre träbyggnader som revs under 1960- och 70-talen (Karls Kartservice u.å.).

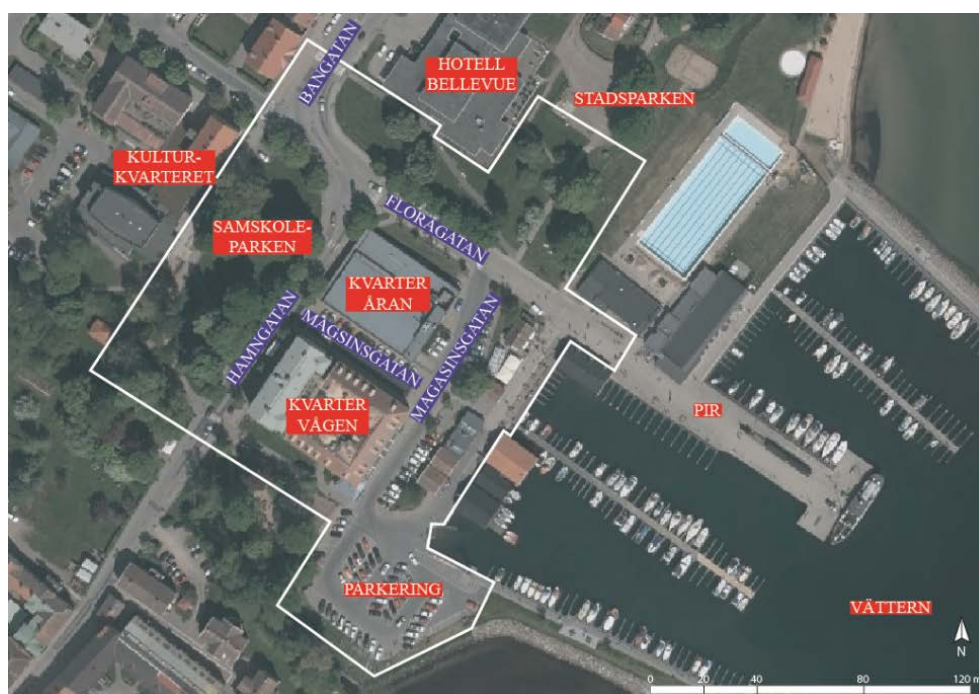
Under 60-talet fylldes även en del av hamnen igen genom en höjning av marknivån och 1966 öppnades där en ny utomhusbassäng som fortsättning på

stadens kurortstradition (Sporre & Wærn 2009). Med den anläggningen tillkom även en del enplanshus och nya båtbyggor (ibid.).

4.3 Kvarter Åran

Kvarteret Åran ligger mitt i centrala Hjo och omgärdas i norr av Floragatan, i väst av Hamngatan och i söder samt öst av Magasinsgatan. Samtliga trafikeras av fordonstrafik och Floragatan samt Magasinsgatan är enkelriktade. Nordväst om kvarteret Åran övergår Hamngatan till Bangatan genom två svängar som passerar Floragatan. I denna korsning är körbanan cirka 20 meter bred tvärs över (egen observation). Floragatan fortsätter ut på hamnens bredaste pir.

Norr om Floragatan från kvarter Åran ligger entrén till Stadsparken och rakt över Hamngatan ligger Samskoleparken med Kulturkvarteret som inhyser bibliotek, museum och turistinformation. Söder om kvarter Åran ligger kvarter Vågen som består av två flerfamiljshus i tre våningar och i öst är stadens hamnområde.



Figur 4. Kvarter Åran med omgivande vägar samt viktiga målpunkter såsom Stadsparken och Kulturkvarteret. Området som gestaltas i uppsatsen markeras med vit linje. Ortofoto © Lantmäteriet 2020. Bearbetad och beskuren av författaren.

I kvarteret Åran byggdes stadens Domusvaruhuset 1964 och nu står större delen av fastigheten tom (Hjo kommun 2019). Innan dess fanns ett hamnmagasin på platsen samt stadens taxicentral (ibid.). Från stadens entré via sjön och hamnen ser man baksidan av det gamla varuhuset som idag består av en lastkaj samt ventilationsaggregat och är på kvällen helt oupplyst (egen observation). Fastigheten från Vättern kan ses i figur 7.

Eftersom stora delar av kvarterets lokaler stått tomma i flera år har det diskuterats vad som ska hända med platsen. Hjo kommuns detaljplan över kvarteret Åran från 2019 presenterar förslaget att bygga ett flerfamiljshus med 12 lägenheter ovanpå den befintliga byggnaden. Planen reglerar högsta tillåtna nockhöjd till 17,5 meter och det föreslagna huset består av totalt fem våningar (Hjo kommun 2019). I

bottenvåningen föreslås en blandad centrumverksamhet tillgänglig för många människor (ibid.).



Figur 5. Utsikt från Samskoleparken österut mot Vättern. Magasinsbyggnaden som förut stod i kvarter Åran är riven för lämna plats åt Domusvaruhuset som byggs senare samma år. Under en kort period syns sjön från parken. Foto: Olle Johansson 1964-10-31.

På uppdrag från Hjo kommun har Acanthus (2018) utfört en kulturmiljöutredning av kvarteret Åran där det framgår att det gamla Domusvaruhuset symboliserar utvecklingen i det svenska samhället runt mitten av 1900-talet och har både tidstypisk design och material. Vidare trycker utredningen på att förändringar i kvarteret Åran påverkar hela riksintresset Hjo och speciellt stadens siluett mot hamnen och Vättern (Acanthus 2018). Själva Domusbyggnaden ingår inte i riksintresset och har en "måttlig betydelse" i Acanthus kulturmiljöutredning (2018). Acanthus rekommenderar att ny bebyggelse ska anpassas till de omgivande husens höjd på 2-3 våningar samt stadens genomgående material trä och puts (2018).



Figur 6 & 7. Till vänster Kulturkvarteret och Samskoleparken. Till höger utsikt västerut från hamnen med det gamla Domusvaruhusets baksida bakom hamnbebyggelse. Foto: Alice Aaro 2020-02-28.

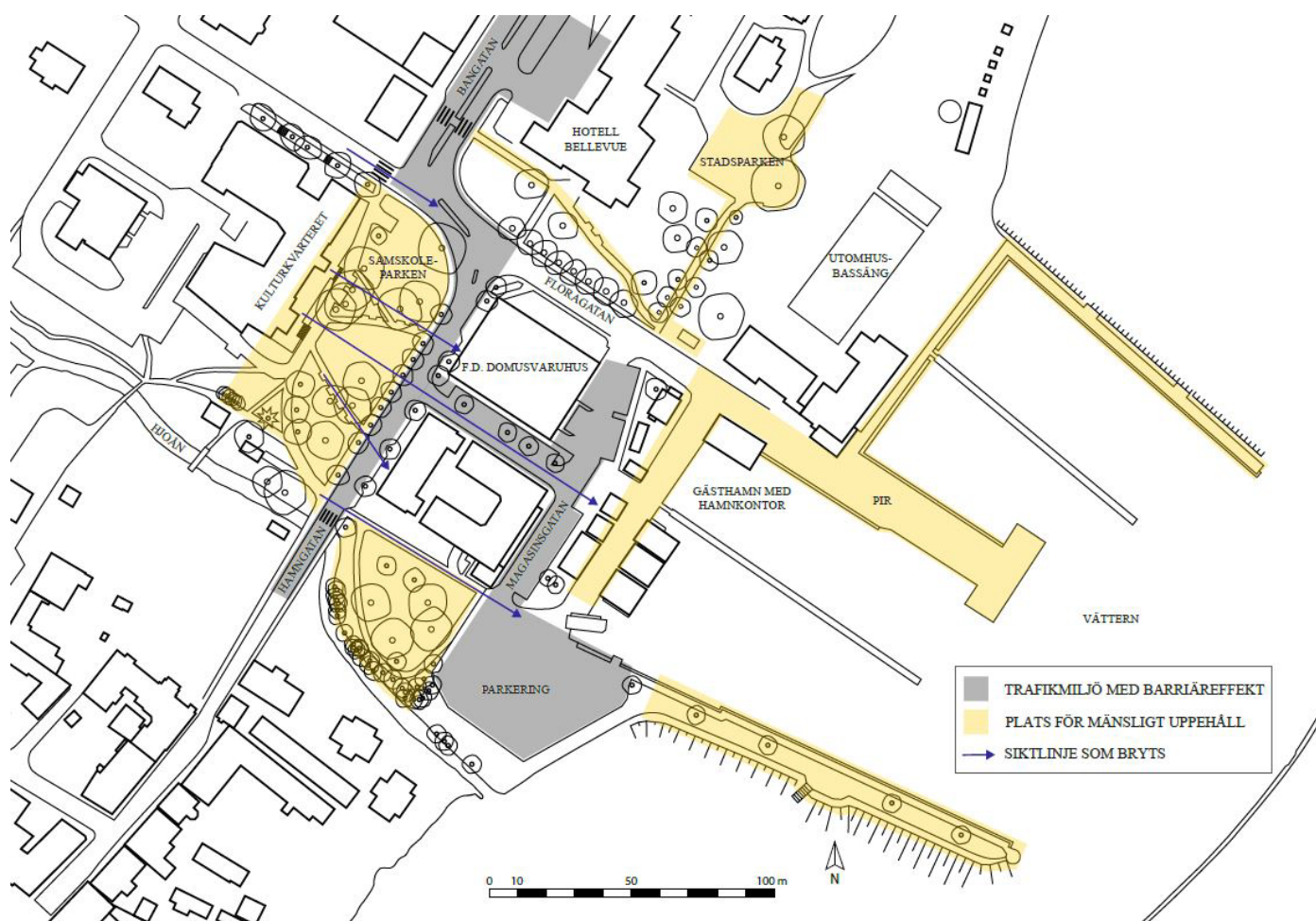


Figur 8 & 9. Till vänster det gamla Domusvaruhuset i kvarter Åran sett från Kulturkvarteret. Höger foto är taget från Hotell Bellevue med Hamngatan söderut samt kvarter Åran till vänster i bild. Foto: Alice Aaro 2020-02-28.

5. Gestaltungsförslag

Uppsatsens resultat redovisas med ett gestaltungsförslag av kvarter Åran och dess omgivning i centrala Hjo. Detta kapitel utgör både andra och tredje delen av metoden *Research by design*; gestaltning och presentation. Gestaltningen utgår från en analys i form av en analysplan samt programpunkterna som har styrt arbetet. Förslaget presenteras med hjälp av en illustrationsplan, en perspektivbild och en vy samt en förklarande text av gestaltningen.

5.1 Analys



Figur 10. Analysplan över gestaltungsförslagets område. Visar på relationen mellan platser för mänskligt uppehåll och trafikmiljöer med en barriäreffekt. © Alice Aaro 2020.

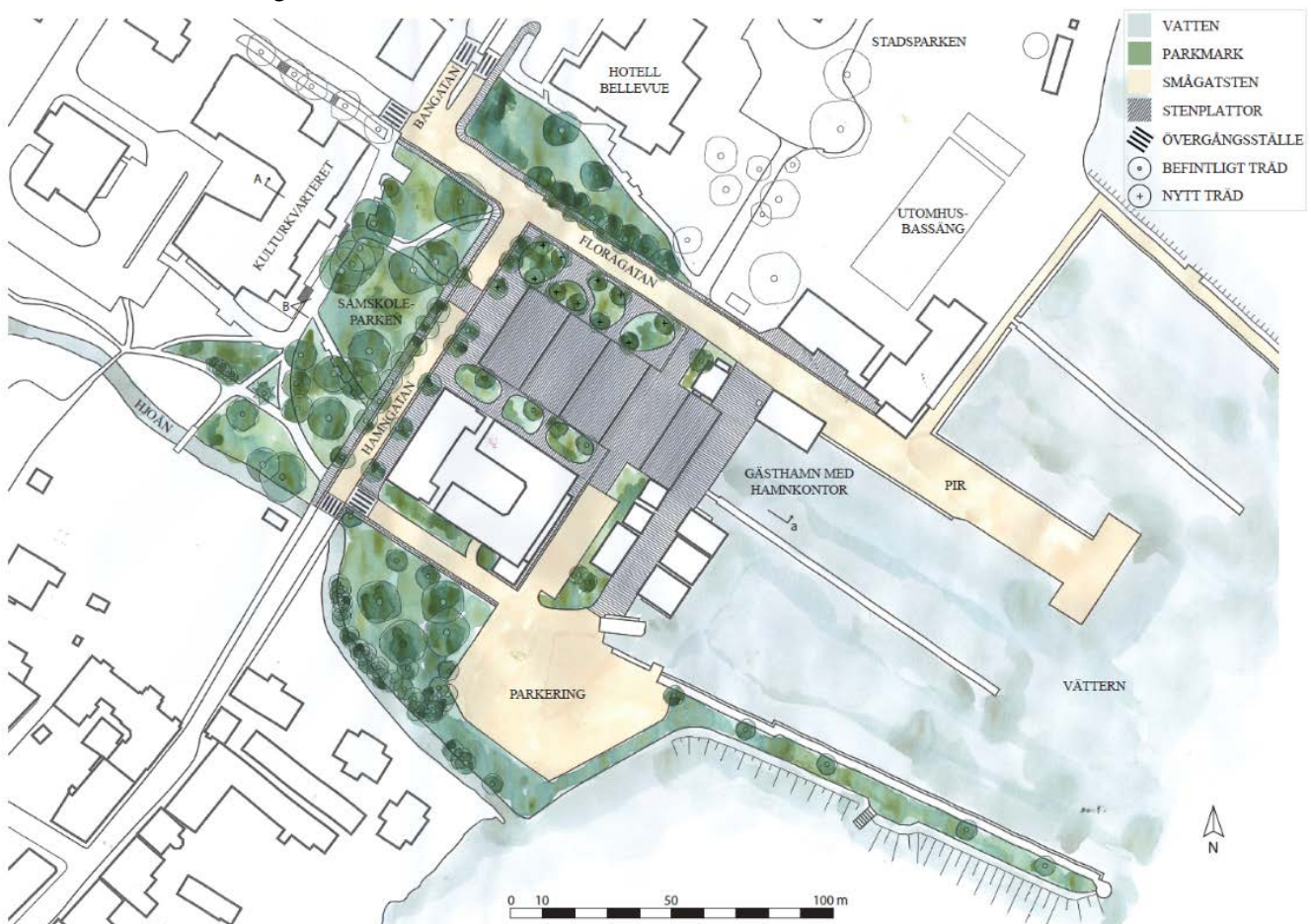
Analysen utgår från observationer under platsbesöket i februari 2020 samt kontinuerliga besök av platsen. Analysplanen, figur 10, fokuserar på kontrasten mellan biltrafikens ytor i centrala Hjo och de offentliga platser som fungerar som uppehåll för människor. De gulmarkerade områdena, de som symboliserar plats för mänskligt uppehåll, koncentreras till hamnen, stadsparken och mindre parker i området. Dessa skiljs åt av bilvägar och parkeringar som får en barriäreffekt i stadsmiljön.

Pilarna i analysplanen visar de siktlinjer ner mot Vättern som bryts av med byggnader, parkeringar och gators mittrefuger. I och med att siktlinjerna mot sjön bryts av förlorar staden dess koppling med den. Parkeringar och mittrefuger är inte lika höga och kompakta som byggnader, och skymmer inte sikten helt. Dock stör dessa sikten och drar blickens fokus från Vättern.

5.2 Program

Nedan redovisas programmet som gestaltningsförslaget grundas på, i form av nio punkter. Programpunkterna baseras på analysplanen av området samt Hjos historia genom att sträva mot minskad påverkan av bilarna på stadsmiljön samt starkare koppling till Vättern.

- » Skapa en tydligare entré till staden från Vättern.
- » Minska Hamngatans barriäreffekt.
- » Framhäv Floragatans fortsättning ut på piren.
- » Starkare koppling mellan staden och Vättern.
- » Koppla Kulturkvarteret till arbetslivsmuseet S/S Trafik.
- » Skapa en flexibel mötesplats med möjlighet till temporär handel och evenemang.
- » Spara befintlig vegetation i största möjliga mån.
- » Minska andelen yta avsett för bilen i stadens offentliga rum.
- » Utgå från människans rörelsemönster.



Figur 11. Illustrationsplan över gestaltningsförslaget. Området med färglagt markmaterial markerar gångfartsområdet som börjar vid övergångsställena i norr och söder. Vy A-a samt punkt B för perspektivskiss vid Kulturkvarteret är markerat. © Alice Aaro 2020.

5.2 "Hjo - Trästaden vid Vättern"

Med gestaltungsförslaget skapas en riktning från Kulturkvarteret ner mot Vättern genom att det gamla Domusvaruhuset rivs och ersätts av en öppen plats i gradängar, se figur 12. Höjdskillnaden mellan Hamngatan och hamnen tas upp i sex steg på 40 cm höjd som erbjuder sittplatser med utsikt mot sjön. På sidorna av den breda trappan lutar marken för att tillgängliggöra platsen för barnvagnar, rullstolar och rullatorer som från sidan kan kliva ut på gradängerna. Vägarna runt platsen dras om för att göra den helt bilfri men för utryckningsfordon finns det möjlighet att korsa platsen över en av gradängerna. En del parkeringsplatser runt kvarteret Åran försvinner men den större parkeringen i hamnen behålls för att underlätta för hamnverksamheten. Förutom det gamla varuhuset i kvarter Åran rivs även två mindre hus i hamnen, en offentlig toalett och en del av en glasservering, för att öppna upp staden mot Vättern och skapa en entré till Hjo från sjövägen.

Gestaltungsförslaget ger platsen och hela centrala Hjo mer luft, ljus samt koppling till vattnet, människans tre livsviktiga behov (Belogolovsky 2016). Förhoppningsvis skapar det en "särdeles sund och frisk" miljö för stadens invånare precis som på kurortens tid.



Figur 12. Perspektivskiss österut från punk B vid Kulturkvarteret. Gestaltungsförslaget öppnar upp staden mot Vättern och skapar siktlinjer mot sjön. © Alice Aaro 2020.

5.2.1 Vägdragning

Det område som på illustrationsplanen, figur 11, har färglagt markmaterial blir ett gångfartsområde som börjar vid tre upphöjda övergångsställen. I linje med undersökningen av Hansson et al. (2018) används farthinder, gångfartsområde och

färre parkeringsplatser för att försöka minska biltrafiken i området. Området blir ett gångfartsområde och inte helt bilfria gågator eftersom det kopplar samman stadens södra och norra del samt är en av få överfarter över Hjoån.

Biltrafik är tillåten att köra på Bangatan, Hamngatan samt den nya gatan söder om kvarter Vågen. Floragatans nedfart till hamnen, öster om Hamngatan, är endast tillgänglig för behörig trafik samt utryckningsfordon. De ytor i hamnen som täcks av stenplattor är även de tillgängliga för utryckningsfordon.

Floragatans möte med Hamngatan och Bangatan görs mindre krokig för att med markmaterialet förstärka Floragatans riktning ut mot piren. Denna förändring resulterar även i mindre yta till körbanorna i korsningarna samt mer till park och trottoar.

Parkeringen i hamnen behövs för hamnverksamheten och behålls. Gatan ner till den flyttas till södra sidan av kvarteret Vågen för att skapa en helt bilfri miljö på norra sidan.

Gångvägen in i stadsparken breddas för att starkare koppla ihop parken med hamnen och den nya platsen i kvarter Åran.

Hamngatans barriäreffekt minskar genom införandet av ett gångfartsområde. Passage över gatan för gående blir lättare och kan göras på fler ställen än nuläget enda övergångsställe. Detta kopplar ihop Samskoleparken och Kulturkvarteret på ena sidan av gatan med hela hamnområdet på andra sidan.

5.2.2 Markmaterial

Gångfartsområden täcks i många fall av andra markmaterial än asfalt (egen observation, se figur 13, 14 & 15) för att ta bort känslan av en bilväg samt förhoppningsvis leda till lägre hastighet på biltrafiken. Ett exempel på detta är Hjos torg 300 meter söder om kvarteret Åran som sedan några år tillbaka är ett gångfartsområde med smågatsten och större stenplattor. Andra exempel på när asfalten har bytts ut till andra markmaterial i ett försök om att sakta ner biltrafiken är Dragarbrunnsgatan i Uppsala samt mötet mellan Drottning Kristinas väg, Osquars backe och Lindstedtsvägen framför Kungliga Tekniska Högskolan i Stockholm. Se exemplen nedan i figur 13, 14 och 15.



Figur 13, 14 & 15. Exempel på där asfaltsväg övergår i annan markbeläggning vid början av gångfartsområde. Från vänster till höger: Hjo torg, Kungliga Tekniska Högskolan och Dragarbrunnsgatan i Uppsala. Foto: Alice Aaro 2020-02-28 och 2020-03-06.

I figur 11, illustrationsplanen över förslaget, föreslås två olika markmaterial för att skilja de ytor där bilarna får köra och där de inte får det åt. Förslagsvis består de gula partierna, där bilarna får köra, av smågatsten och de randiga, gråa partierna av större stenplattor. Detta för att knyta an till stadens torg som utgår från samma princip.

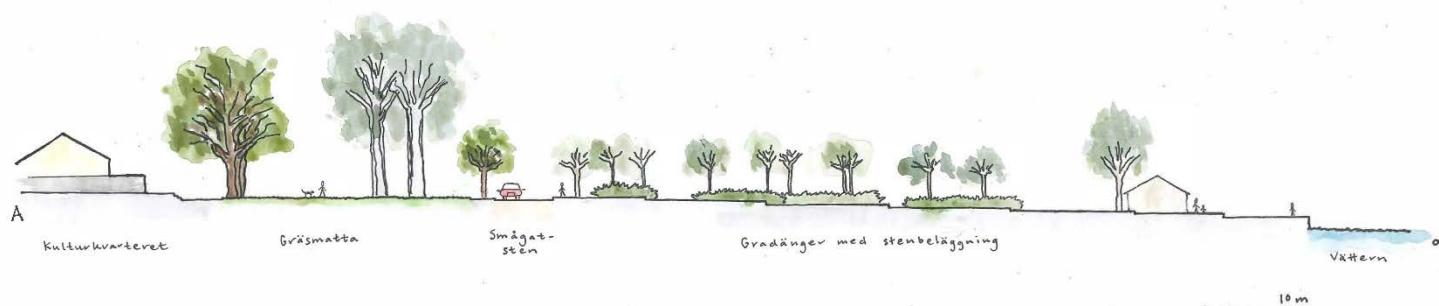
Hamnens centrala pir samt Floragatan behåller befintlig smågatstensbeläggning trots att denna del inte är tillgänglig för biltrafik. I ett hållbarhetsperspektiv är det viktigt att försöka minska resursers användningen och onödigt arbete.

5.2.3 Vegetation

De flesta befintliga träd sparas förutom ett fåtal i hamnområdet som står där den nya vägen dras samt där vägen in till stadsparken breddas. Ett tiotal nya träd planteras i norra delen av den föreslagna platsen i kvarter Åran för att samspela med de befintliga träden i södra delen, och på så sätt skapa en riktning ner mot Vättern.

Den föreslagna terrasserade platsen i kvarter Åran omsluts även av lägre vegetation för att stärka riktningen ner mot hamnen. Dessa planteringar får ett organiskt formspråk för att följa människans gångmönster (Gehl 2010, ss.126) samt skapa ett mer finmaskigt gångnät för gående (Stadsbyggnadsförvaltningen 2015). Formerna kopplar även platsen till Hjo stadsparks tyska stil.

Planteringarna är förslagsvis upphöjda för att skapa mer intima rum och en skala anpassad efter människan (Stadsbyggnadsförvaltningen 2015). Den valda vegetationen ger besökarna upplevelser i ögonhöjd med blomning, höstfärg och vinterståndare, vilket även det förstärker den mänskliga skalan (ibid.).



Figur 16. Vy A-a mot norr. Visar på gradängerna som tar upp höjdskillnaden mellan Kulturkvarteret och hamnen. © Alice Aaro 2020.

5.2.4 Kulturella och sociala aspekter

En offentlig plats i en stad öppnar upp för möten mellan människor med olika bakgrund, ålder och intressen. Uppsala kommuns Stadsbyggnadsförvaltning tar i sin innerstadsstrategi (2015) upp att just detta är stadsliv - möten i det offentliga rummet. Gestaltungsförslaget med ett öppet offentligt rum innefattar fler mötesplatser än ett bostadshus eller handel.

Den hårdgjorda ytan skapar en flexibel plats som kan ge plats åt kultur, temporär handel och aktiviteter vilket hjälper människorna att befolka staden (Stadsbyggnadsförvaltningen 2015). Exempelvis skulle stadens årliga evenemang med utomhusbio och konserter med fördel flyttas till denna naturliga scen med gradängar som en läktare. Även Slöjdmässan i stadsparken skulle kunna spridas hit

för att välkomna de besökare som kommer till staden via sjön. Platsen kan också användas som utställningsplats för den konst som sommartid brukar ställas ut i Samskoleparken utanför Kulturkvarteret.

Genom att öppna upp platsen kan Kulturkvarteret kopplas till ångbåten och arbetslivsmuseet S/S Trafik som ligger i hamnen och är en viktig del av stadens historia (Västsverige u.å.). Att bättre binda ihop Hjo med Vättern anspelar på stadens historia som kurort samt sjöns betydelse historiskt. Staden marknadsfördes en gång i tiden som en hälsosam miljö tack vare dess närhet till Vättern.

Medeltida städers, däribland Hjos, stadsplanering som utgick från samlingsplatser såsom torg och Jan Gehls teori om att planera för liv, platser och sist byggnader sätter båda människan i fokus (Åström 1993, ss. 12; Gehl 2010 ss. 193-201). Gestaltningförslaget över kvarter Åran samspelar med Hjos medeltida stadskvarter genom att ge stadens invånare en plats för möten, handel och aktiviteter.

6. Diskussion

I uppsatsens avslutande del diskuteras resultatet, vad som påverkat gestaltningförslaget och förslaget i praktiken. Vidare diskuteras om metoden passade till frågeställningen samt vad en vidare utredning borde behandla. Till sist presenteras uppsatsens slutsats.

6.1 Resultatdiskussion

Uppsatsens resultat, gestaltningförslaget, styrdes av uppsatsens bakgrund och dess fokus på bilismens konsekvenser för stadsplanering. Det syns i gestaltningens betoning på en helhet med nya vägdragningar och mindre fokus på detaljer som vegetations- och materialval. Teoribakgrunden har även resulterat i gestaltningförslagets fokus på gångvägar och syfte att dra ner platsens skala. Eftersom undersökningen, första delen av metoden *Research by design*, avgränsades till biltrafik samt en stad i mänsklig skala var det även det som gestaltningen koncentrerade på.

Resultatet påverkades även av de förebilder som valdes. Åtgärder för en bilsnål planering inom andra svenska kommuner som framkommer i rapporten av Hansson et al. från 2018 inspirerade till lösningar som exempelvis farthinder, färre parkeringsplatser och införandet av ett gångfartsområde. Dessa åtgärder ökar även trafiksäkerheten direkt, både för bilister och gående. Antagligen med bättre resultat än 1900-talets tankar om att en total anpassning till biltrafiken skulle göra det mer säkert för gående, vilket både Per Lundin (2008) och Kell Åström (1993) hävdar är en av orsakerna till tidens snabbt framväxande bilsamhälle.

Även Hjo som stad påverkade gestaltningen eftersom förslaget till stor del grundar sig på stadens historia. Detta visar sig bland annat i formerna på planteringarna som kopplas till stadsparken, val av markmaterial som är detsamma som på stadens torg och gestaltningens syfte att koppla ihop bebyggelsen med

Vättern för att knyta an till hamnen historiska värde för staden. Även Hjos många utomhusaktiviteter under sommarhalvåret har inspirerat till den teaterliknande utformningen av platsen för att möjliggöra för dessa evenemang. Inspirerat av Jan Gehl (2010) utgår alltså gestaltungsförslaget från stadens människor och liv för att skapa en plats för dessa möten - det som Uppsala Stadsbyggnadsförvaltning (2015) definierar som stadsliv.

Att ha Hjo kommuns förslag till ett fem våningar högt bostadshus att jämföra med har initierat tankar som annars kanske inte skulle ha uppstått. Med syfte att ge kvarter Åran och dess omgivning en mer mänsklig skala sågs det som ett extremt förslag att bygga ett hus högre än resten av bebyggelsen i stadens centrum. Då kändes det lättare att föreslå något så extremt som att riva hela det gamla Domusvaruhuset och dra om bilvägarna.

Hur väl förslaget kommer fungera i praktiken kan diskuteras. Eftersom Hamngatan och Bangatan utgör kommunikation mellan stadens norra och södra delar kommer den nog alltid vara en av stadens mest trafikerade. Genom att göra området till ett gångfartsområde skulle kanske trafikolyckorna kunna öka här i och med de gåendes minskade uppmärksamhet på trafiken. På stadens torg, ett gångfartsområde, kör bilarna trots allt ofta snabbare än tillåtet (egen observation). Ett större område med denna hastighetsbegränsning skulle kanske kunna ändra biltrafikanter syn på att hålla dessa lagar.

6.2 Metoddiskussion

Att besvara frågeställningen med en gestaltning passade bra eftersom frågan var komplex och platsspecifik. Metoden *Research by design* med sina tre delar fungerade väl i detta arbete eftersom gestaltungsförslaget kunde grundas i stadsbyggnadshistoria. Att gestaltningen hade en teori och historia att byggas upp på hjälpte processen framåt samt gav en möjlighet att ta beslut baserade på tidigare kunskap och forskning.

Resultatet skulle kunna ha bearbetats mer ifall mindre fokus legat på den första delen av *Research by design*, det vill säga undersökningen. Då skulle gestaltungsprocessen i metodens andra del tillåtit att ta mer tid och förslaget hade kunnat arbetas om under flera omgångar, och då utvecklas mer. Dock var det denna undersökning som till slut ledde till den föreslagna gestaltningen och utan den skulle kanske andra beslut tagits.

6.3 Vidare utredning

Som skrivet i avsnitten 1.3 *Avgränsningar* och 3. *Metod* är resultatet i denna uppsats ett förslag på gestaltning som kan ligga till grund för vidare arbete. För att utveckla gestaltningen av platsen krävs vidare utredning inom en rad frågor, till exempel:

- » Det föreslagna gångfartsområdet skulle kunna kopplas till det på stadens torg några hundra meter söderut och med det planera hela centrala Hjo på gångtrafikanternas villkor.
- » Gradängerna på den nya platsen i kvarter Åran skulle kunna kompletteras med en eller flera sektioner av vanliga trappsteg för att underlätta människors rörelse på platsen.

- » Om det vid trafikutredningar framgår att det antal borttagna parkeringsplatserna i hamnområdet är nödvändiga skulle den stora parkeringsplatsen i södra delen av hamnen kunna utvidgas västerut och ta en bit av parken där i anspråk. Detta skulle i så fall innebära att lekplatsen där skulle behöva flyttas, förslagsvis till Samskoleparken.
- » Val av markmaterial och vegetation behöver utredas vidare för att passa till platsens omgivning, ståndort och historia.
- » Genom en mer genomgående observation och analys av platsen samt en medborgardialog kan vidare gestaltning anpassas ännu mer till Hjo och stadens invånare.

6.4 Slutsats

Även om bilen historiskt sett har underlättat mycket för oss människor och minskat den barriär som fysiska avstånd tidigare inneburit, är det viktigt att inte förlora den mänskliga aspekten i stadsplaneringen. Det mänskliga behovet av luft, ljus och vatten samt människans proportioner och rörelsemönster är nödvändiga för landskapsarkitekter, och andra planerare, att utgå ifrån i sitt arbete. Genom att inspireras av historisk stadsplanering och planera städer utifrån samlingsplatser i den offentliga miljön, kan staden gestaltas för att främja mänskliga möten.

Uppsatsen resulterade i ett gestaltningsförslag av centrala Hjo, centrerat kring kvarteret Åran. Förslaget grundades i stadsbyggnadshistoria för att belysa de konsekvenser som bilen fick på stadsplanering samt hur en stad som utgår från gångtrafikanter skulle kunna se ut. Vidare användes Jan Gehls teori om att utgå från livet och utrymmena i staden, och på så sätt ge stadsmiljön en mänsklig skala. Utifrån åtgärder som svenska kommuner vidtagit för att minska biltrafiken i centrala stadsdelar föreslogs förändringar av trafikmiljön i Hjo. Resultatet blev ett gångfartsområde med smågatsten istället för asfalt samt en flexibel offentlig plats som möjliggör olika evenemang och möten mellan människor. Gestaltningsförslaget öppnar upp Hjo mot sjön Vättern och skapar en trivsam levnadsmiljö - för människor.

7. Referenslista

- Acanthus. (2018). *Kulturmiljöutredning Kvarter Åran*. Hjo kommun: stadsarkitekt Charlotte Paulsson.
- Aktuellt. (1963). Aktuellt special om saneringen i Stockholms city. [TV-program]. Sveriges Television, SVT 2 januari.
- Andersson, T. (u.å.) *Landskapsarkitektur*. Nationalencyklopedin. Tillgänglig: <https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/landskapsarkitektur>. [2020-02-03].
- Belogolovsky, V. (2016). Bijoy Jain: "Architecture Is Not About an Image, It Is About Sensibility". *ArchDaily*. 26 oktober. Tillgänglig: <https://www.archdaily.com/798179/bijoy-jain-architecture-is-not-about-an-image-it-is-about-sensibility>. [2020-03-09]
- Gehl, J. (2010). *Cities for people*. London. Island Press.
- Hansson, P, Pettersson, F, Khan, J & Hrelja, R. (2018). *Kommunerna och kollektivtrafiken: En enkätundersökning om Sveriges kommuners arbete för att stödja kollektivtrafiken*. K2 Working paper. Lunds universitet.
- Hedtjärn, E. (2012). *P3 Dokumentär. Rivningen av Klarakvarteren*. [Podcast]. 25 april. Tillgänglig: <https://sverigesradio.se/sida/avsnitt/47786?programid=2519>. [2020-02-27]
- Hjo hembygdsförening. (2020a). *Skärvor av Hjo*. [Utställning]. Hjo: Kulturkvarteret Pedagogien.
- Hjo hembygdsförening. (2020b). *Särdeles sunt och friskt*. [Utställning]. Hjo: Kulturkvarteret Pedagogien.
- Hjo kommun. (2010). *Översiktsplan 2010 - antagandehandling oktober 2010*. Hjo kommun.
- Hjo kommun. (2017a). *Hjos historia*. Tillgänglig: <https://hjo.se/kommun--politik/om-hjo/historia/>. [2020-02-23]
- Hjo kommun. (2017b). *Tre trädstäder och Europa Nostra*. Tillgänglig: <https://hjo.se/kommun--politik/om-hjo/tre-trastader-och-europa-nostra/>. [2020-03-02]
- Hjo kommun. (2019). *Detaljplan för kv. Åran*. Hjo kommun: stadsarkitekt Charlotte Paulsson.
- Hjo Stenstorps Järnväg. (u.å.). *Historik del 1*. Tillgänglig: <http://www.hsj.se/hsj/index.htm>. [2020-02-23]
- Hrelja, R. (2018). *Mål och åtgärder för minskad biltrafik i svenska kommuner*. K2 Outreach 2018:3. Lunds universitet.
- Johansson, I. (1987). *Stor-Stockholms bebyggelsehistoria: markpolitik, planering och byggande under sju sekler*. Stockholm. Gidlunds i samarbete med Byggforskningsrådet.
- Karls Kartservice. (u.å.). *Bilder från ett Hjo som försvunnit. Foto: Dagmar Gustavsson 1916-2010*. Tillgänglig: <http://kb44.se/hjobilder/hjobild2.htm>. [2020-02-24]
- Linn, B & Palmquist, L. (u.å.) *Stadsbyggnad*. Nationalencyklopedin. Tillgänglig: <https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/stadsbyggnad>. [2020-02-03].
- Lundin, P. (2008) *Bilsamhället. Ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige*. Stockholm. Stockholmia förlag.
- Nationalencyklopedin. (u.å.). *Kurort*. Nationalencyklopedin. Tillgänglig: <https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/kurort>. [2020-03-09].

- Nieuwenhuijsen, M. J. & Khreis, H. (2016). Car free cities: Pathway to healthy urban living. *Environment International*. Vol. 94. ss. 251-262.
DOI: <https://doi.org/10.1016/j.envint.2016.05.032>.
- Purcell, D. (2000). The car and the city. *Bulletin of Science, Technology & Society*. Vol. 20 (No. 5). ss. 348-359. DOI: <https://doi.org/10.1177/027046760002000502>.
- Rafiemanzelat, R, Imani Emadi, M & Jalal Kamali, A. (2017). City sustainability: the influence of walkability on built environments. *Transportation Research Procedia*. Vol. 24. ss. 97-104. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2017.05.074>.
- Red. Hjo. Byggnadsnämnden. (1987). *Hjo - stadens historia och byggnader*. 2 uppl. Hjokommun, Byggnadsnämnden.
- Roggema, R. (2016). Research by design: Proposition for a methodological approach. *MDPI Urban Science*. 1(1), 2. DOI: <https://doi.org/10.3390/urbansci1010002>.
- Sheller, M & Urry, J. (2000). The city and the car. *International journal of urban and regional research*. Vol. 24, (No. 4). ss. 737-757.
DOI: <https://doi.org/10.1111/1468-2427.00276>.
- Skövde Allmänna Konstförening. (2020). *Heineman 100*. [Utställning]. Hjo: Kulturkvarteret Pedagogien.
- Sporre, I & Wærn, K. (2009). *Vårdprogram för Hjo stadspark och dess byggnader*. Hjo kommun: stadsarkitekt Per-Göran Ylander.
- Stadsbyggnadsförvaltningen. (2015). *Stadsliv i mänsklig skala*. Uppsala kommun: Stadsbyggnadsförvaltningen.
- Statistiska centralbyrån. (2019). *Folkmängd i riket, län och kommuner 30 september 2019 och befolkningsförändringar 1 juli–30 september 2019*. Tillgänglig: <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/befolkning/befolkningens-sammansattning/befolkningsstatistik/pong/tabell-och-diagram/kvartals--och-halvarsstatistik--kommun-lan-och-riket/kvartal-3-2019/>. [2020-02-23]
- SVT Dokumentär. (2004). När Domus kom till stan. [TV-program]. Suecia film. Producent: Anders Wahlgren.
- Tekniska förvaltningen & Stadsbyggnadskontoret. (2005). *Handbok i bilsnål samhällsplanering*. Lunds kommun.
- Transportstyrelsen. (2019). Gågata och gångfartsområde. Tillgänglig: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trafikregler/Generella-trafikregler/Gagata-och-gangfartsomrade/>. [2020-03-15]
- Tre trästäder. (u.å.a). *Om oss*. Tillgänglig: <https://www.tretrastader.se/om-oss/>. [2020-03-15]
- Tre trästäder. (u.å.b). *Trästaden vid Vättern*. Tillgänglig: <https://www.tretrastader.se/hjo/>. [2020-02-23]
- Västsverige. (u.å.). *Ångaren Trafik*. Tillgänglig: <https://www.vastsverige.com/hjo/produkter/angaren-trafik/>. [2020-03-10]
- Åström, K. (1993). *Stadsplanering i Sverige*. Stockholm. Byggförlaget.

Tack till Rolf Johansson, arkitekt och Professor Emeritus vid SLU, och Magnus Johansson, f.d. ordförande i Hjo byggnadsnämnd, för inspiration!